

## Heiz- oder Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug

Requested  
Patent: ☐ DE19646123 A

Publication date: 1998-05-14

Inventor(s): BECK OLIVER (DE); BENDELL IAN (DE); HALDER PRASANTA DIPL ING (DE); KAMPF HANS DIPL ING (DE); LOCHMAHR KARL (DE); MOLT KURT DR ING (DE); ZEEB JOACHIM (DE)

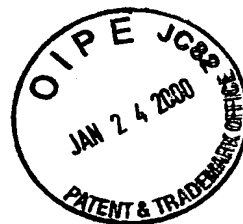
Applicant(s): BEHR GMBH & CO (DE)

Application  
Number: DE19961046123 19961108

Priority  
Number(s): DE19961046123 19961108

IPC  
Classification: B60H1/00

Data supplied from the esp@cenet database - de



This Page Blank (uspto)



## Bescheinigung



Die Behr GmbH & Co in Stuttgart/Deutschland hat eine Patentanmeldung unter der Bezeichnung

"Heiz- oder Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug"

am 8. November 1996 beim Deutschen Patentamt eingereicht.

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

Die Anmeldung hat im Deutschen Patentamt vorläufig das Symbol B 60 H 1/00 der Internationalen Patentklassifikation erhalten.

München, den 3. Juli 1997

Der Präsident des Deutschen Patentamts  
Im Auftrag

Mackus

196 46 123.5

*counsel says it was  
published May 14, 1998*

**This Page Blank (uspto)**

---

BEHR GmbH & Co.

Mauserstraße 3, 70469 Stuttgart

---

Heiz- oder Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug

Die Erfindung betrifft eine Heizungs- oder Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Aus der US 4,482,009 ist eine Heiz- oder Klimaanlage mit einem Gebläse und einer Heizkörpereinheit bekannt, wobei stromabwärts der Heizkörpereinheit der Luftverteilungsraum geteilt ausgebildet ist. Von dem ersten Luftverteilungsraum führen zwei Luftkanäle zu Klimatisierungszonen des Vorderraums, nämlich zum Fahrer- und Beifahrersitz. Von einem zweiten Luftverteilungsraum führen zwei Kanäle zu Klimatisierungszonen des Rückraums, nämlich zu einem Rücksitz hinter dem Fahrer und einem Rücksitz hinter dem Beifahrer. An den Verzweigungsstellen der Luftkanäle sind jeweils Luftsteuerelemente angeordnet zur Steuerung der zu den jeweiligen Klimatisierungszonen zuzuführenden Luftmenge. Nachteilig an der bekannten Anlage ist, daß lediglich die Temperaturen von zwei Klimatisierungszonen, nämlich einerseits die Temperatur der Klimatisierungszonen für den Vorderraum und andererseits der Temperatur für die Klimatisierungszonen des Rückraums, unabhängig voneinander einstellbar sind. Zwar sind im weiteren Verlauf der Luftführung Luftsteuerelemente vorgesehen, die die Mischung eines zu einer vorderen Klimatisierungszone führenden

Luftstroms mit einem zu einer hinteren Klimatisierungszone führenden Luftstromes erlaubt. Die dadurch bewirkte Temperatureinstellung ist jedoch weiterhin abhängig von der Stellung der Luftsteuerlemente, die die Luftmenge zu anderen Klimatisierungszonen steuern.

5

Weiterhin ist aus der DE 39 40 361 A1 eine Heiz- oder Klimaanlage für Kraftfahrzeuge zu den Klimatisierungszonen des Rückraums bekannt, wobei ein erster Luftkanal zur Führung von Kaltluft und ein zweiter Luftkanal zur Führung von Warmluft dient. Die beiden  
10 Luftkanäle münden in einem Mischraum, in dem eine gewünschte Temperatur des zur Belüftung des Rückraums dienenden Luftstroms einstellbar ist. Der Luftkanal zur Führung des Luftstroms in den Fußbereich des Rückraums zweigt stromaufwärts des Mündungsbereichs von dem Warmluftkanal ab, so daß dessen Temperatur abhängig ist von den  
15 Temperaturverhältnissen in dem Vorderraum. Nachteilig an dieser bekannten Anlage ist, daß mit der Steuerung der Luftmenge für den Rückraum in einem rückraumnahen Bereich ein erheblicher Platzbedarf verbunden ist.

20

Aufgabe der Erfindung ist es daher, eine Heiz- oder Klimaanlage zur Temperierung des Vorder- und Rückraums eines Fahrzeugs anzugeben, die für den Nutzer den Komfort bei der Temperatureinstellung verbessert und die platzsparend aufgebaut ist.

25

Zur Lösung der Aufgabe weist die Erfindung die Merkmale des Patentanspruchs 1 auf.

30

Ein besonderer Vorteil der Erfindung besteht darin, daß auf einfache Weise die Temperatur für mindestens vier Klimatisierungszonen des Kraftfahrzeugs unabhängig voneinander einstellbar ist. Unmittelbar  
im Bereich des Heizkörpers wird die Temperatur des jeweils zu einer Klimatisierungszone führenden Luftstroms eingestellt, wobei eine Wechselwirkung bzw. ein Austausch von Luftströmen unterschiedlicher Klimatisierungszonen vermieden wird. Somit kann eine getrennte und  
35 unbeeinflussbare Temperatureinstellung zwischen Vorder- und Rückraum

erfolgen. Ein weiterer Vorteil ergibt sich dadurch, daß die Temperatureinstellung der Luftströme unmittelbar im Bereich der Heizkörpereinheit vorgenommen wird. Die Mittel zur Einstellung der Temperatur erfordern keinen höheren Platzbedarf als eine herkömmliche Klimaanlage für lediglich zwei Klimatisierungszonen.

Nach einer Ausgestaltung der Erfindung ist die Heizkörpereinheit in vier Heizkörperzonen aufgeteilt, so daß vier Teilluftströme durch die Heizkörpereinheit hindurch geleitet werden. Diese Teilluftströme werden nach Verlassen der Heizkörpereinheit jeweils Luftkanälen zugeführt, ohne daß eine Vermischung mit anderen Teilluftströmen erfolgen kann.

Nach einer Weiterbildung der Erfindung besteht die Heizkörpereinheit aus einem einzigen Heizkörper, der zur Bildung der vier Heizkörperzonen eine vertikale und eine horizontale Trennung aufweist. Die vertikale Trennung erfolgt dadurch, daß der Anschluß für den Vorlauf mittig des Heizkörpers angeordnet ist, so daß das Kühlmittel jeweils in Richtung zu den außenliegenden und parallelen gegenüberliegenden Wasserkästen in etwa einer Ebene strömt. Der Heizkörper ist im wesentlichen symmetrisch aufgebaut, wobei er einen gleichartigen linken und rechten Teil aufweist. Der linke und rechte Teil des Heizkörpers weisen jeweils eine horizontale Trennwand auf, die diesen in ein oberes Segment und ein unteres Segment aufteilt.

Nach einer Weiterbildung der Erfindung sind die dem unteren Segment zugeordneten Rohre des Heizkörpers mit Turbulenzeinlagen versehen. Hierdurch wird ein besserer Wärmeübergang in den unteren Segmenten erzeugt, so daß für den Luftstrom des den unteren und somit dem Rückraum zugeordneten Teil des Heizkörpers eine vergleichsweise höhere Temperatur erzielbar ist.

Weitere Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den weiteren Unteransprüchen.

Zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung werden nachfolgend anhand der Zeichnungen näher erläutert.

Es zeigen:

5

Fig. 1 Eine schematische Darstellung einer Klimaanlage nach einem ersten Ausführungsbeispiel,

10

Fig. 2 eine schematische Darstellung einer Klimaanlage nach einem zweiten Ausführungsbeispiel und

Fig. 3 eine Vorderansicht einer Heizkörpereinheit.

15

In Fig. 1 ist eine Klimaanlage für den Einbau in Kraftfahrzeuge schematisiert dargestellt. Die Klimaanlage ist bezüglich einer vertikalen Längsmittlebene symmetrisch ausgebildet, so daß die Temperatur auf der Beifahrerseite getrennt von der Fahrerseite eingestellt werden kann. Die in Fig. 1 dargestellte Luftführung kann demnach sowohl für die Fahrer- als auch Beifahrerseite gelten.

20

Die in Fig. 1 dargestellte Klimaanlage weist eingangsseitig ein Gebläse 1 auf, das einen Luftstrom 2 ansaugt. Der Luftstrom 2 kann in Abhängigkeit von einer nicht dargestellten Umluft/Frischluf-Klappe entweder ein Frischluftstrom oder ein Umluftstrom sein. Der zugeführte Luftstrom 2 beaufschlagt einen Verdampfer 3, der von einem Kältemittel durchflossen wird und den Luftstrom auf eine vorgegebene Temperatur abkühlt. Stromabwärts des Verdampfers 3 ist eine Heizkörpereinheit angeordnet, die aus einem einstückigen Heizkörper 4 besteht. Alternativ dazu kann die Heizkörpereinheit auch aus mehreren Heizkörper-Segmenten bestehen, die modulartig zusammensetzbar sind. Stromabwärts des Heizkörpers 4 führen eine Mehrzahl von Luftkanälen zu den entsprechenden Austrittsdüsen im Kraftfahrzeug. Zur Führung des Luftstroms an einer Vorderraumseite sind ein Belüftungskanal 5, ein Defrostkanal 6 und ein Fußraumkanal 7 vorgesehen. Der Belüftungskanal 5 ist gehäusewandseitig angeordnet. Die Kanäle 5, 6 und 7

35



sind einem oberen Segment 8 des Heizkörpers zugeordnet und führen den Luftstrom zu Klimatisierungszonen des Vorderraums. Einem unteren Segment 9 des Heizkörpers 4 sind Luftkanäle zugeordnet, die temperierte Luft den Klimatisierungszonen eines Rückraums zuführen. Zur Führung des Luftstroms zu einem Fußbereich des Rückraums ist ein Fußraumkanal 10 vorgesehen, der benachbart ist zum Fußraumkanal 7 für den Vorderraum. Gehäusewandseitig anschließend ist ein Belüftungskanal 11 ausgebildet, der einen Luftstrom in einen höheren Bereich des Rückraums führt. Die vorgenannten Luftkanäle sind derart angeordnet, daß auf einfache Weise eine Temperaturschichtung erfolgen kann. Die Belüftungskanäle 5 und 11 sind gehäusewandseitig in Verlängerung eines Bypasses 12 bzw. 13 angeordnet, wobei jeweils eine Mischklappe 14 für den oberen Bereich und eine Mischklappe 15 für den unteren Bereich vorgesehen sind zur Einstellung der Luftmenge bzw. der Lufttemperatur. Die Mischklappen 14 und 15 sind unmittelbar im Anschluß an den Heizkörper 4 angeordnet und bilden einen Luftverteilteraum, wobei mittels der Mischklappe 14 die Temperatur in dem Belüftungskanal 5 und dem Defrostkanal 6 beeinflussbar ist sowie mittels der Mischklappe 15 die Temperatur in dem Fußraumkanal 10 und dem Belüftungskanal 11 für den Rückraum einstellbar ist. Der Fußraumkanal 7 ist mittig angeordnet und erhält einen unmittelbar im Heizkörper 4 temperierten Luftstrom. Zur Einstellung der Temperatur ist der Heizkörper 4 wasserseitig geregelt, d.h. der Heizkörper 4 ist über Anschlußstutzen mit nicht gezeigten Ventilen verbunden, deren Öffnungsstellung abhängig ist von der einzustellenden Temperatur. Wie aus Fig. 1 zu ersehen ist, kann durch Betätigen der Mischklappe 15 die Temperatur im Fußraumkanal 10 und in dem Belüftungskanal 11 unabhängig von der Temperatur in den zu den vorderen Klimatisierungszonen führenden Kanälen 5, 6 und 7 eingestellt werden.

30

Nach einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist der Heizkörper 4 segmentartig ausgebildet. Wie aus Fig. 3 zu ersehen ist, besteht der Heizkörper 4 aus einem linken und rechten Teil 16, bzw. 17. Die Zuführung des Kühlmittels erfolgt über eine zwischen diesen beiden Teilen 16 und 17 angeordnete mittlere Eintrittsöffnung 18,

35

die das Kühlmittel in einen mittleren Wasserkasten 19 führt, von dem aus es durch waagerechte Rohre 20 zu dem seitlich versetzten linken Wasserkasten 21 und rechten Wasserkasten 22 geleitet wird. Sowohl der linke Teil 16 als auch der rechte Teil 17 des Heizkörpers 4 ist in ein oberes Segment 23 bzw. 24 als auch in eine unteres Segment 25 bzw. 26 aufgeteilt. Eine sich vom mittleren Wasserkasten 19 bis zu einer Seitenwand 27 erstreckende Trennwand 28 trennt das obere Segment 23 von dem unteren Segment 25. Korrespondierend dazu verläuft im rechten Teil 17 des Heizkörpers 4 eine Trennwand 29 bis unmittelbar zu einer gegenüberliegenden Seitenwand 30 des Heizkörpers 4. Den Segmenten 23, 24, 25, 26 sind jeweils Austrittsöffnungen 31, 32, 33 und 34 zugeordnet, durch die das Kühlmittel wieder aus dem Heizkörper 4 ausströmen kann. Nach einer besonderen Ausgestaltung der Erfindung werden die oberen Segmente 23 und 24 wasserseitig geregelt, während die unteren Segmente 25 und 26 luftseitig geregelt werden. Hierdurch läßt sich eine weitgehend unabhängige Temperatureinstellung zwischen Vorderraum einerseits und Rückraum andererseits ermöglichen.

Vorteilhaft können die Rohre der unteren Segmente 25, 26 derart ausgebildet sein, daß der Heizkörper 4 für den Fußraum eine höhere Temperatur zur Verfügung stellt als für den Vorderraum. Zu diesem Zweck könnten beispielsweise Turbulenzeinlagen in die wärmeführenden Rohre der unteren Segmente 25, 26 eingesetzt sein, die eine Verwirbelung des Kühlmittels verursachen und damit einen besseren Wärmeübergang schaffen.

Nach einem weiteren Ausführungsbeispiel der Erfindung gemäß Fig. 2 wird der Heizkörper 35 ausschließlich luftseitig geregelt. Zu diesem Zweck sind stromaufwärts des Heizkörpers 35 eine obere Mischluftklappe 36 und eine stromabwärts angeordnete zweite Mischluftklappe 37 zur Luftmengeneinstellung des Vorderraums vorgesehen. In dem unteren Bereich des Heizkörpers 35 sind zur Einstellung der Luftmenge für den Rückraum eine untere Mischluftklappe 38 stromaufwärts und eine zweite Mischluftklappe 39 stromabwärts des Heizkörpers 35

angeordnet. Durch die Stellung dieser Mischluftklappen 36, 37, 38, 39 kann die Temperatur des von einem Verdampfer 40 beaufschlagten Luftstroms 41 getrennt zwischen Vorder- und Rückraum eingestellt werden. Oberhalb einer Trennwand 42 wird ein oberer Luftverteilteraum 5  
43 gebildet, von dem aus die temperierte Luft durch einen Belüftungskanal 43, einen Defrostkanal 44 und einen Fußraumkanal 45 in den Vorderraum geleitet wird. Der Belüftungskanal 43 erstreckt sich im wesentlichen direkt stromabwärts des Verdampfers 40 unter Umgehung des Heizkörpers 35, wobei eine Schwenkklappe 46 im Bereich des  
10 Luftverteilteraums 43 vorgesehen ist, mittels derer erwärmte Luft beigemischt werden kann. Unterhalb der Trennwand 42 ist ein unterer Luftverteilteraum 48 ausgebildet, in dem die Temperatur des für den Rückraum vorgesehenen Luftstroms eingestellt wird. Zusätzlich ist  
15 eine Schwenkklappe 49 in einem Bereich zwischen einem beginnenden Fußraumkanal 50 und einem Belüftungskanal 51 angeordnet, so daß bei den Kanälen 50, 51 ein unterschiedlicher Anteil von durch den Verdampfer 40 abgekühlter Luft beigemischt werden kann. Auch diese Ausführungsform der Erfindung ermöglicht eine unabhängige Temperatureinstellung der zu den verschiedenen Klimatisierungszonen führenden  
20 Luftströme. Insbesondere durch die Segmentierung des Heizkörpers gemäß dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 1 läßt sich eine platzsparende Klimaanlage verwirklichen, die den steigenden Komfortbedürfnissen gerecht wird. Alternativ dazu kann aber auch der gleiche Komfort gewährleistet werden, wenn gemäß Ausführungsbeispiel nach  
25 Fig. 2 ein herkömmlicher Heizkörper verwendet wird. Durch Anordnung der Luftkanäle und der Mischklappen im Bereich des Heizkörpers werden die gleichen Wirkungen erzielt.

Alternativ kann der Heizkörper 4 auch mit aufrechten, vertikalen  
30 Rohren ausgebildet sein. Hierdurch wird eine automatische Temperaturschichtung erzielt, wobei die Temperatur des Kühlmittels gleichmäßig von einem Bereich in Höhe der Eintrittsöffnung 18 in Richtung der in der Höhe der endseitigen Rohre am oberen und unteren Ende des Heizkörpers 4 angeordneten Austrittsöffnungen abnimmt. Durch diese  
35 Maßnahme wird insbesondere dem Fußraumkanal 7 des Vorderraums eine

höhere Temperatur als dem Belüftungskanal 5 desselben zugeordnet. In gleicher Weise wird der benachbarte und eintrittsöffnungsnahe Fußraumkanal 10 des Rückraums mit einem Luftstrom höherer Temperatur als der Belüftungskanal 11 des Rückraums beaufschlagt.

5

## P a t e n t a n s p r ü c h e

10 1. Heiz- oder Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug mit einem Gehäuse, das

- ein Gebläse zum Ansaugen von Frisch- und/oder Umluft,

15 - eine Heizkörpereinheit zum Erwärmen mindestens eines Teils des Luftstroms,

- einen im Anschluß der Heizkörpereinheit geteilten Luftverteilungsraum, von dem aus Luftkanäle zumindest in zwei Klimatisierungszonen des Rückraums führen und

20

- Luftsteuerelemente zur Steuerung der den Klimatisierungszonen zugeführten Luftmenge,

25

dadurch gekennzeichnet, daß Mittel vorgesehen sind, derart, daß die Lufttemperatur der jeweils zu den Klimatisierungszonen führenden Luftkanäle (5, 6, 7; 10, 11; 44, 45 46; 50, 51) unabhängig voneinander einstellbar ist.

30

2. Anlage nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß Luftsteuerelemente (14, 15; 36, 37; 38, 39) und/oder Trennwände (42) des Gehäuses stromaufwärts und/oder stromabwärts der Heizkörpereinheit (Heizkörper 4, 35) derart angeordnet sind, daß mindestens vier Teilluftströme zu wenigstens vier Klimatisierungszonen geleitet werden.

35

3. Anlage nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß unmittelbar im Bereich der Heizkörpereinheit (Heizkörper 4, 35) Luftsteuerelemente (14, 15; 36, 37; 38, 39) zur Steuerung und/oder Verteilung der Luft zu den Luftkanälen (5, 6, 7; 10, 11; 44, 45 46; 50, 51) angeordnet sind.  
5
4. Anlage nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß sich die zu den Klimatisierungszonen führenden Luftkanäle (5, 6, 7; 10, 11; 44, 45 46; 50, 51) unmittelbar an die Heizkörpereinheit (Heizkörper 4, 35) anschließen.  
10
5. Anlage nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Heizkörpereinheit (Heizkörper 4, 35) eine horizontale Trennwand (28, 29) aufweist, wobei ein oberes Segment (23, 24) dem Vorderraum und ein unteres Segment (25, 26) dem Rückraum zugeordnet ist.  
15
6. Anlage nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Heizkörpereinheit (Heizkörper 4, 35) derart ausgebildet ist, daß das dem Rückraum zugeordnete Segment (25, 26) von einem Kühlmittel unter Abgabe einer größeren Wärmeleistung als das dem Vorderraum zugeordneten Segment (23, 24) durchströmt wird.  
20
7. Anlage nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Heizkörpereinheit als einstückiger Heizkörper (4, 35) ausgebildet ist, der eine rechts/links-Trennung aufweist und insgesamt vier voneinander trennbare Segmente (23, 24, 25, 26) aufweist.  
25

5

## Z u s a m m e n f a s s u n g

10

1. Heiz- oder Klimaanlage für ein Kraftfahrzeug

15

2.1. Es ist bekannt, Heiz- oder Klimaanlagen vorzusehen, die Luftkanäle sowohl zum Vorderraum als auch zum Rückraum aufweisen. Nachteilig an den bekannten Klimaanlagen ist, daß eine Wechselwirkung zwischen der Temperatur der zum Vorder-  
raum und zum Rückraum führenden Luftkanäle nicht ausgeschlossen werden kann.

20

2.2. Durch die erfindungsgemäße Ausbildung der Heiz- oder Klimaanlage wird eine weitgehende unabhängige Temperatursteuerung für mindestens vier Klimatisierungszonen geschaffen, wobei die Heiz- oder Klimaanlage keinen wesentlich höheren Raumbedarf hat.

25

2.3. Verwendung in Kraftfahrzeugen.

Fig. 1

Fig. 1

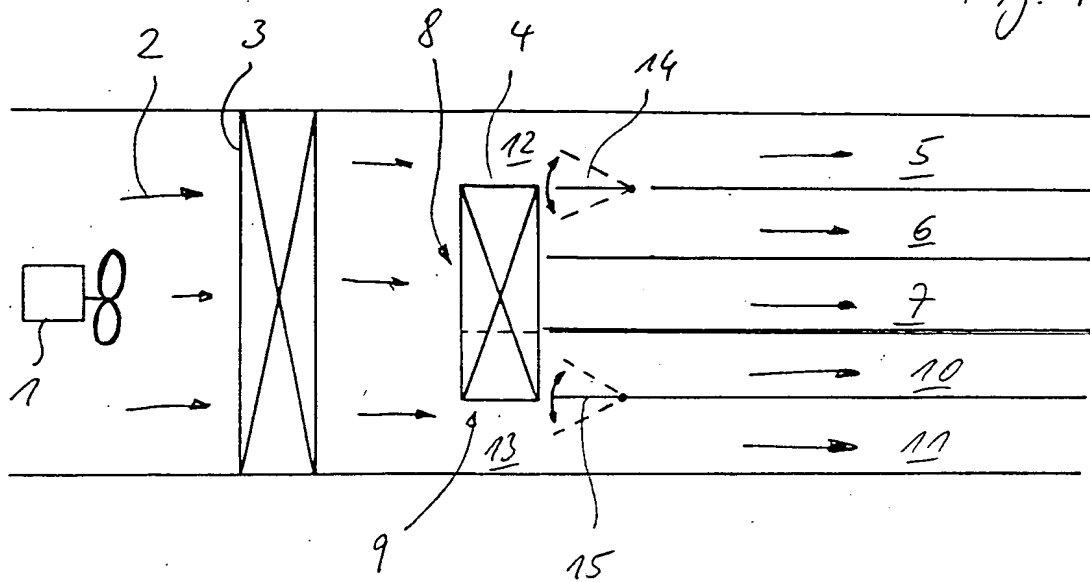


Fig. 2

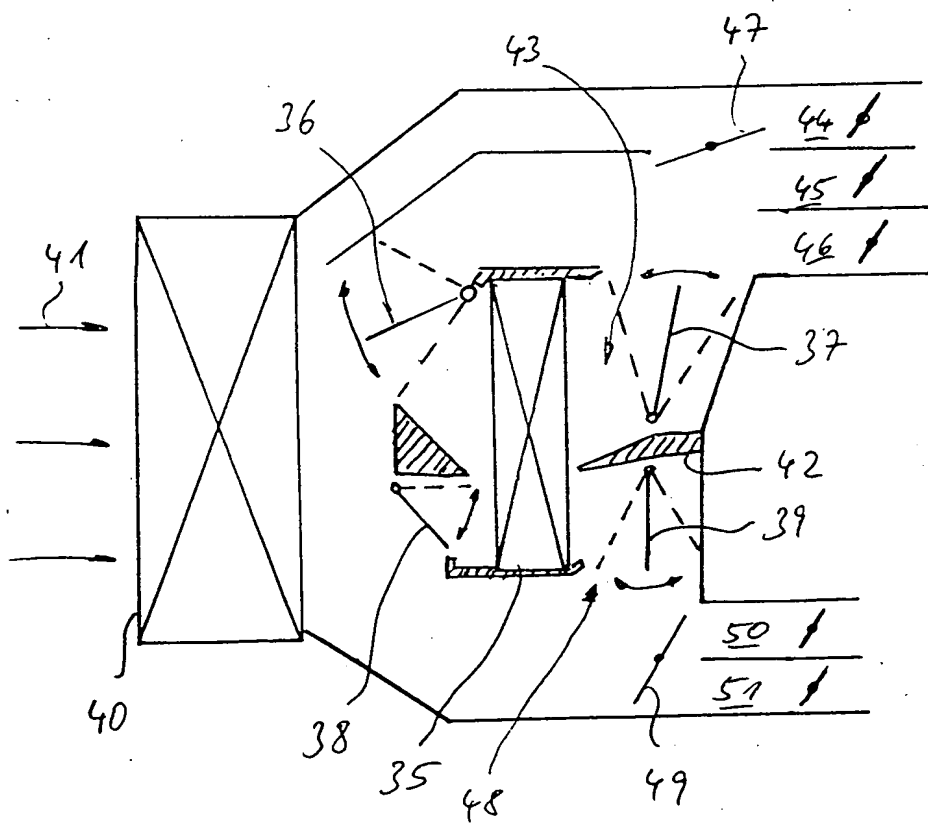




Fig. 3

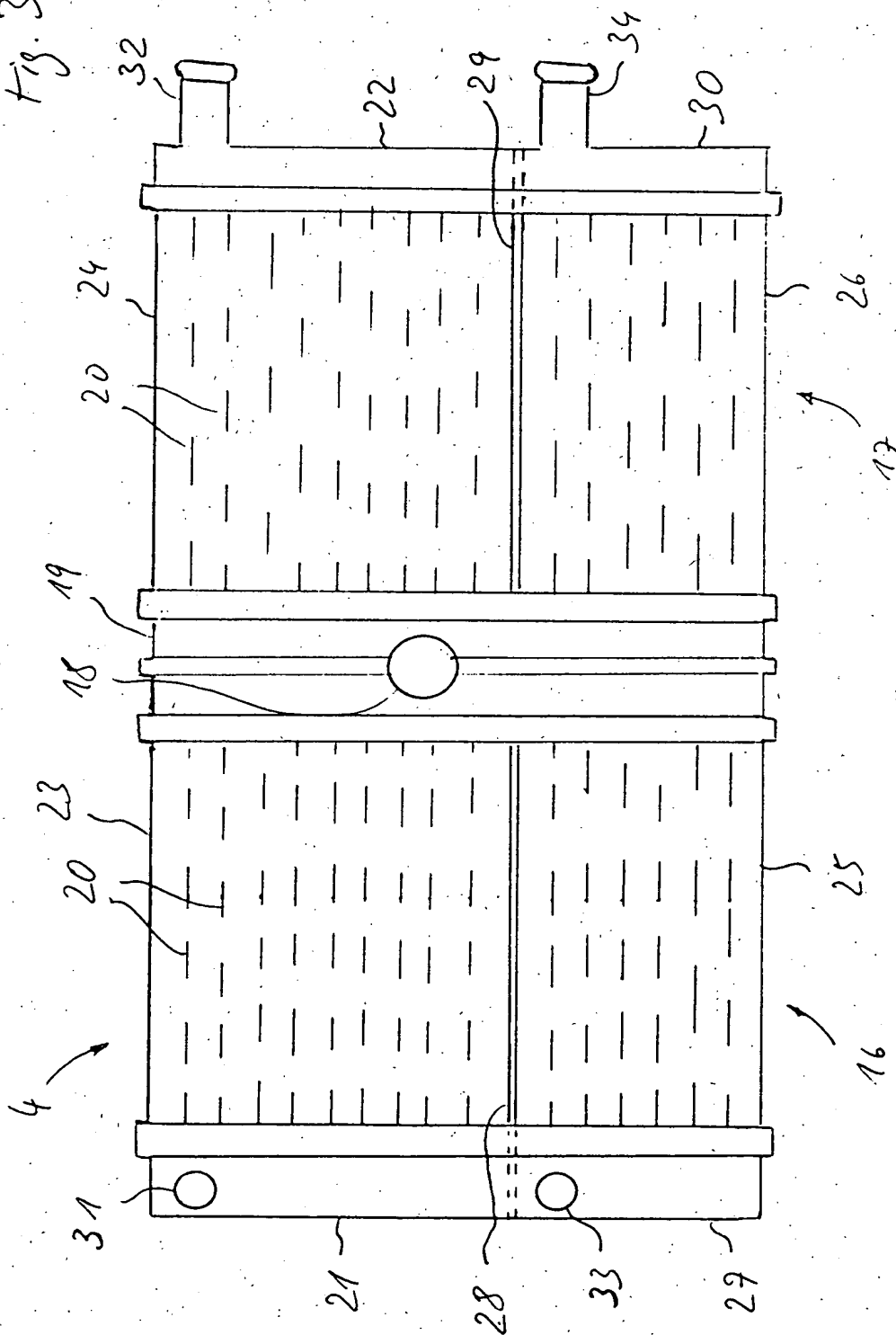


Fig. 1

